

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Rosso da 2 miliardi e maxi-svalutazione della flotta nell'ultimo bilancio di Costa Crociere

Nicola Capuzzo · Friday, April 28th, 2023

Nonostante il progressivo rientro in operatività delle navi, il business delle crociere ha continuato a registrare anche nel 2022 perdite imponenti. È il caso di [Msc Crociere](#) (che ha chiuso l'ultimo esercizio con un rosso di 1,5 miliardi di euro), ma lo stesso vale anche per la concorrente Costa Crociere.

La società italiana del gruppo Carnival (cui fa capo l'attività della compagnia omonima così come quello della tedesca Aida) ha infatti archiviato il passato esercizio (nel suo caso iniziato il 1 dicembre 2021 e terminato il 30 novembre 2022) con perdite per 2,082 miliardi di euro (contro quelle per 1,321 del 2021 e quelle da 761 milioni del 2020). Parallelamente, grazie al graduale ritorno in attività della flotta (al novembre 2022 erano 22 le navi di Costa Crociere e Aida in servizio, rispetto alle 14 di un anno prima, con una operatività salita dal 23% al 72%), la società genovese è però riuscita a far crescere il valore della produzione a 2,350 miliardi (contro i 524,9 milioni del 2021 e gli 1,2 miliardi del 2020). Nell'esercizio 2022 Costa Crociere ha poi ottenuto altri ricavi per 93,655 milioni, dei quali 43,218 relativi a contributi statali. I costi operativi sono invece lievitati a 4,377 miliardi (contro spese per 1,878 miliardi del 2021 e a 2,683 nel 2020) per effetto anche della consegna di Costa Toscana avvenuta a dicembre 2021.

Anche per Costa Crociere il rosso profondo accumulato nel 2022 non metterà però in dubbio la continuità aziendale. A far dormire sonni relativamente tranquilli alla compagnia genovese è in particolare – si legge nella relazione che accompagna il bilancio – una lettera di impegno trasmessa dal suo azionista di maggioranza, ovvero Carnival Corporation, con la quale viene assicurato il sostegno, tramite “supporto finanziario e/o contribuzioni in conto capitale” a coprirne il fabbisogno di liquidità per i 24 mesi successivi alla chiusura del bilancio 2022, e quindi almeno fino alla fine del novembre 2024. Quanto al 2022, il contributo della casa madre è stato invece pari a 1,828 miliardi di euro di versamenti in conto capitale, ai quali si sono aggiunti finanziamenti intragruppo per 51,3 milioni di euro, importi complessivamente utilizzati per rimborsi dei depositi dei clienti, pagamenti ai fornitori, così come per rimborsi dei finanziamenti alle banche (337 milioni) e per 1,413 milioni miliardi per immobilizzazioni (al netto dei disinvestimenti).

Restando nell'ambito più strettamente contabile, è da segnalare che nel bilancio 2022 del gruppo Costa Crociere sono state registrate svalutazioni per 838 milioni di euro, tutte relative a navi dell'omonimo brand. L'impairment test, spiega la relazione, ha tenuto conto di fattori quali il

perdurare della pandemia, l'inflazione, l'incremento dei prezzi del carburante e dei tassi di interesse e il suo impatto è stato ripartito in misura maggiore sulle unità più anziane e con minor capacità. Test separati sono stati inoltre condotti su Costa Magica e Costa Fortuna, navi che il management aveva già previsto di dismettere e fare uscire dalla flotta, per le quali sono state registrate rispettivamente svalutazioni da 232 e 94 milioni di euro, mentre dalla verifica sono state escluse Costa Venezia e Costa Firenze perché già destinate a Carnival Cruise Line (a valori in linea con quelli di iscrizione a bilancio).

Altre azioni degne di nota nel corso dei mesi passati sono l'uscita della società, a febbraio 2023, da Ecospray, con la cessione dell'interesse rimanente (6,33%) al socio di maggioranza, e la messa in liquidazione, il 1 dicembre dello scorso anno, di Zena Cruise Terminal, azienda costituita insieme a San Giorgio del Porto e Costa Edutainment per il progetto di un nuovo terminal crociere a Calata Gadda, già tramontato nel 2021 con la sua [rimozione dall'elenco delle opere previste dal piano straordinario per il porto del 'decreto Genova'](#). Aumentata invece (come per la collega Msc Crociere) la quota detenuta in Trieste Adriatic Maritime Initiatives (la controllante del Trieste Terminal Passeggeri) che per Costa Crociere è salita ora a circa il 45% (dopo l'acquisizione di un ulteriore 8,87%).

Guardando al 2022 da un punto di vista più operativo, la relazione segnala che nel corso dei 12 mesi dell'esercizio sono stati trasportati 1,6 milioni di passeggeri (700mila con Costa e 900mila con Aida), meno della metà che nel 2019 (3,5 milioni, di cui 2,2 con Costa e 1,3 con Aida). I ricavi da crociere (circa 1,4 miliardi contro i 277 milioni del 2021) sono da attribuire quasi per la totalità (circa il 95%, 1,337 miliardi) all'area di Italia e Unione Europea, mentre il mercato degli "altri paesi europei" ha contato per 24,566 milioni e il resto del mondo per 38,522 milioni. Un quadro che, seppure relativo al paese di provenienza degli ospiti, riflette dal punto di vista geografico la programmazione definita per il 2022 dalla compagnia e la ripartenza post-Covid del mercato europeo. Alla fine del passato esercizio, Costa Crociere contava inoltre su uno staff di 1.650 addetti di terra e 5.453 di bordo (dei quali 3.080 di nazionalità extracomunitaria).

Relativamente, infine, al 2023, nella relazione la società ha detto di prevedere un miglioramento nella capacità operativa (che nel corso dell'anno salirà dal 72% all'89%) e una crescita del livello di riempimento delle navi, che conta in particolare di portare alla piena occupazione nel terzo e quarto trimestre del 2023.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, April 28th, 2023 at 9:30 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.